



Assurance transport de marchandise



plan

I - Les responsabilités du transporteur :

II - Les solutions d'assurance

1- L'assurance AD VALOREM :

2- Les trois grands types de garanties :

3- Les différents types de police

4- Les différents acteurs :

III- Les risques garantis :

IV-En cas de sinistre



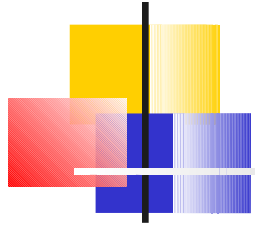
I - Les responsabilités du transporteur :

1- Les principes de responsabilité

Les transporteurs sont effectivement responsables des marchandises que vous leur confiez, néanmoins cette responsabilité est très encadrée et sensiblement limitée.

Dans la mesure où les transporteurs sont rémunérés en fonction du poids et du volume de ce qu'ils transportent et non en fonction de la valeur de ces marchandises, il est normal que leur responsabilité soit exprimée de la même manière afin de rester proportionnelle à leur rémunération.

Ceci a, par contre, des conséquences importantes pour le chargeur; en cas de dommages à la marchandise, le transporteur indemniserà selon des limites précises, souvent inférieures à sa valeur réelle.



Les limites de responsabilité actuelles exprimées en D.T.S. (Droits de tirage spéciaux - cours autour de 1,4070 Eur en août 2001) , sont les suivantes :

- Transport Terrestre - Convention CMR : 8,33 DTS par kilo, soit environ 11,72 Eur par kilo.
- Transport Aérien - Convention de Varsovie : 16,5837 DTS par kilo, soit environ 23,33 Eur par kilo.
- Transport Maritime - Convention de Wisby et La Haye : 2 DTS par kilo (environ 2,82 Eur) ou 666,66 DTS par colis (environ 938 Eur) la plus forte des deux limites s'appliquant.

Ce sont sur ces bases que les transporteurs indemnisent les dommages que peuvent subir des marchandises.



2- Les cas particuliers de l'exonération et du déplaçonnement de responsabilité

Si les transporteurs sont responsables des dommages que peuvent subir les marchandises qui leur sont confiées, il est important de savoir que dans certains cas cette responsabilité peut être levée et, qu'à l'inverse, elle peut être déplaçonnée.

Le transporteur peut se prévaloir de l'exonération de responsabilité quand le dommage à la marchandise est consécutif à un événement de force majeure. La notion de force majeure fait l'objet d'une jurisprudence volumineuse et évolue sans cesse ; néanmoins la définition usuellement acceptée est - un événement ayant la triple caractéristique d'être IMPREVISIBLE, IRRESISTIBLE et Extérieur. Si ces trois critères sont réunis, le transporteur peut s'exonérer de sa responsabilité et ne doit alors aucune indemnité en réparation du préjudice subi.



3- Le déplaçonnement de responsabilité

A l'inverse, certaines fautes lourdes que pourrait commettre le transporteur vont déplaçonner sa responsabilité et il ne devra plus indemniser le préjudice sur la base des limites de responsabilité mais indemniser l'ensemble du préjudice subi par le chargeur ou ses ayants droit.

Exemple

- Expédition de matériel hi-fi - Vente de la cargaison par le transporteur à son profit - Faute lourde : vol de la part du transporteur ou d'un de ses préposés.



II - Les solutions d'assurance

Face à ces désagréments et ces difficultés dans les relations entre chargeurs et entreprises de transport, il existe une solution pour sécuriser les flux de marchandises et donc, les opérations commerciales.



1- L'assurance AD VALOREM :

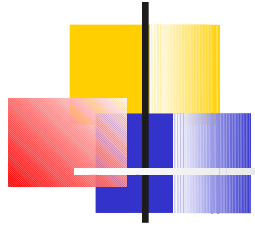
En souscrivant une couverture d'assurance AD VALOREM (sur la valeur), vous allez transférer les risques de dommage à vos marchandises sur une compagnie d'assurance qui vous indemniserà, non pas en vertu d'un principe de responsabilité mais uniquement sur la base du dommage à la marchandise.

En cas d'atteinte à la marchandise, la compagnie d'assurance remboursera l'intégralité du préjudice et se retournera alors contre le transporteur pour récupérer la somme que celui-ci pourra devoir en fonction de ses limites de responsabilité. La prime d'assurance sera basée sur la valeur de la marchandise et sera exprimée sous la forme d'un taux d'assurance.



2- Les trois grands types de garanties :

a- La garantie " FAP SAUF " : elle couvre les risques majeurs, naufrage, abordage, incendie, chute du colis en cours de chargement et l'avarie commune mais elle exclut les risques de mouille, de vol, d'écrasement. Elle s'applique au transport maritime. Son pendant pour le transport terrestre et aérien est la garantie " Accidents Caractérisés " qui couvre les conséquences d'événements majeurs limitativement énumérés dans le texte de la police.



b- La garantie " **TOUS RISQUES** " : comme son nom l'indique, cette garantie couvre tous les risques de magasin à magasin incluant le pré acheminement et le post acheminement terrestre. Elle peut s'appliquer aux transports aériens, maritimes & terrestres. C'est la garantie nécessaire dans la plus grande majorité des cas.

La garantie " **Risques de guerre et mines** " : elle est toujours couverte séparément des autres et fait l'objet d'une tarification à part. Son coût moyen varie autour de 0.03 % selon le degré de risque sur le parcours emprunté par la marchandise. Elle couvre les actes de sabotage, de piraterie, les torpillages etc.... Elle s'applique aux transports aériens, maritimes et terrestres.



3- Les différents types de police

La police " **au voyage** " : elle permet au chargeur de s'assurer au coup par coup et s'impose pour une expédition isolée.

La police de marché " **à alimenter** " : elle est adaptée aux contrats qui incluent des livraisons et donc des expéditions échelonnées. L'expéditeur définit précisément les risques couverts et connaît le montant à assurer et l'échelonnement des livraisons.

La police " **d'abonnement** " : également appelée " police flottante ", elle couvre l'intégralité des expéditions d'un exportateur pour une année donnée. Cette solution est bien souvent retenue par les grandes entreprises qui font couvrir ainsi par un seul assureur la totalité de leurs importations et exportations. Ces polices peuvent prévoir de couvrir sans déclaration l'ensemble des flux de l'entreprise sans exception afin d'apporter une sécurité maximum. La cotisation est alors calculée sur le chiffre d'affaires.



4- Les différents acteurs :

- **L'assureur** : compagnie d'assurance agissant pour le compte d'une ou plusieurs compagnies et/ou assureurs- souscripteurs.
- **Le réassureur** : compagnie ou groupe souscripteur agissant pour le compte de plusieurs compagnies et qui se charge d'assurer les assureurs.
- **L'assuré** : personne physique ou morale qui bénéficiera de l'indemnité s'il y a survenance d'un sinistre couvert aux termes de la police souscrite.
- **Le courtier** : le courtier en assurance conseille l'assuré et négocie avec les assureurs. Son rôle est avant tout de défendre les intérêts de l'assuré. C'est lui qui rédigera et établira la police d'assurance après en avoir négocié les termes et conditions avec l'assuré concerné. C'est également le courtier qui s'occupera de toutes les communications entre l'assuré et les assureurs et qui veillera aux règlements des primes et sinistres pour le risque en cours.



5- Le coût de l'assurance dépend :

- de la nature de la marchandise (fragile, périssable, dangereuse, ...) ;
 - de la qualité de l'emballage et du marquage ;
 - du mode de transport
 - de l'itinéraire et de la zone géographique desservie ;
- de la garantie choisie.

En cas de transport maritime ou aérien, la prime d'assurance est calculée sur base de la valeur assurée. Cette valeur assurée fixe la limite d'indemnisation en cas de sinistre.



6- Quels renseignements fournir à l'assureur ?

L'assureur a besoin, pour établir la police, d'un certain nombre de renseignements comme :

- > La nature de la marchandise et son mode d'emballage ;
- > Les modes de transports (principal et accessoires) ;
- > Le nombre et le poids des colis expédiés ;
- > Le voyage à assurer ;
- > Le nom du navire (l'utilisation d'un navire âgé, inférieur aux normes, ou de faible tonnage, fait supporter à l'assureur un risque aggravé, qui peut se traduire pour l'assuré par le paiement d'une surprime, voire par une absence de garantie) ;
- > La valeur d'assurance : le commerçant doit indiquer la valeur totale qu'il réclamera en cas de perte totale ;
- > Les principaux points de destination des marchandises.



III- Les risques garantis :

D'une façon classique, les assurances couvrent la marchandise tout le long de la chaîne transport. Cette couverture générale évite de souscrire des polices d'assurance pour chaque mode de transport.

Les polices couvrent tous les types de marchandises, en dehors du moyen de transport lui-même. Les assurances définissent de façon presque uniforme les risques assurés et les risques exclus ainsi que certains principes de fonctionnement.



1. Risques couverts

- Risques liés au transport principal.
- Risques liés à la manutention.
- Risques pour le pré- et le post- acheminement dans le cadre d'assurances magasin à magasin (en aérien et en maritime).

Plus particulièrement :

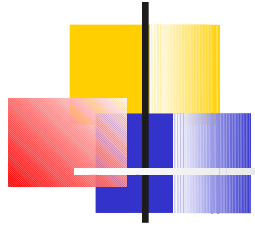
- l'avarie commune pour le transport par bateau ;
- l'avarie particulière pour tous les types de transport ;
- l'avarie en frais pour tous les types de transport.



- l'avarie commune

L'**avarie commune** est une règle propre du droit maritime qui a pour but de répartir entre les propriétaires du navire et de la cargaison les sacrifices (dommages ou dépenses) résultant de mesures prises volontairement et raisonnablement par le capitaine pour le salut commun de l'expédition et qui ont eu un résultat utile.

La répartition des **sacrifices** entre le navire et la cargaison est faite par un **expert répartiteur** d'avarie commune ou **dispacheur**, qui est généralement désigné par l'armateur ou par le transporteur et qui établit un **règlement d'avaries communes**, lequel fixe le montant des admissions et celui des contributions dues par chacun des intérêts.

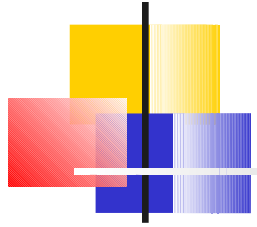


- **Les risques de guerre** civile ou étrangère, hostilités et représailles, actes de sabotage ou de terrorisme, émeutes, mouvements populaires, grèves, lock-out et autres événements analogues peuvent être également souscrits pour la phase maritime du transport directement auprès de l'assureur des risques ordinaires.



Garantie de “bout en bout”

Afin d'offrir aux importateurs et exportateurs une couverture des risques de guerre et risques assimilés se rapprochant des conditions de garanties des risques ordinaires en ce qui concerne la prise d'effet, la durée et la fin de la garantie, le Marché a mis au point un contrat qui garantit de **bout en bout** les marchandises expédiées durant les transports et séjours accessoires au transport maritime proprement dit.



La police risques de guerre de **bout en bout** limite la garantie des marchandises assurées à :

15 jours avant le chargement sur le navire de mer et à terre à bord d'un véhicule de transport autre que le navire de mer ou les allèges après leur déchargement ;

60 jours (dont 45 jours avec surprime) à bord du navire de mer, sur allèges ou à terre au port de destination.

60 jours (dont 45 jours avec surprime) à bord du navire de mer, sur allèges ou à terre au port de transbordement.

Ces délais peuvent éventuellement être prolongés moyennant conventions et surprimes spéciales.



- Garantie "interruption ou rupture de voyage"

La **clause** additionnelle **RG 4** couvrant " *la garantie des frais exposés en cas d'interruption ou de rupture de voyage* " permet de garantir les frais de déchargement, de magasinage, de transbordement, ainsi que d'acheminement des marchandises, notamment vers un lieu de refuge, lorsque l'interruption ou la rupture du voyage résulte d'un risque exceptionnel



IV-En cas de sinistre

1- Il faut :

- faire des réserves sur le bordereau de livraison ; les confirmer par lettre recommandée dans les sept jours s'il s'agit d'un transport routier international ;
- faire établir un constat des dommages dans les délais les plus brefs, par le commissaire d'avaries s'il y a lieu
- > prendre les mesures nécessaires pour éviter l'aggravation des dommages ;
- > veiller à la conservation des recours contre tous les tiers éventuellement responsables ;
- > déclarer dans les meilleurs délais le sinistre à la société d'assurances



2- A qui présenter sa réclamation ?

L'assuré présente sa réclamation à la personne auprès de laquelle ou par l'intermédiaire de laquelle il a souscrit l'assurance. Toutefois, quand le contrat prévoit un règlement à destination, c'est à l'agent payeur spécialement désigné (qui est parfois le commissaire d'avaries) que l'assuré s'adresse.



Quelles sont les pièces à fournir ?

Tout dossier de réclamation doit comporter :

> La justification du droit à l'indemnité :

- Pour la police au voyage, l'exemplaire original de la police ;
- Pour les autres polices, le certificat d'assurance signé par l'assureur ;

> La justification de la réalité de l'expédition : l'original du titre de transport (en transport maritime, le « connaissance ») ;

> La justification du dommage :

> Le certificat d'avaries délivré par le commissaire d'avaries, complété éventuellement d'un rapport d'expertise visé par lui ;

- Le certificat de non-livraison, le bon de manquant ou le bulletin de poids pour les pertes totales ou partielles ;

- Le certificat définitif de pertes ;

> La justification de la valeur d'assurance : la facture d'origine ou une copie certifiée conforme ;

- La preuve de la conservation des recours :



3- Dans quel délai présenter sa réclamation ?

L'assuré doit présenter sa réclamation à l'assureur avant que la prescription n'ait joué au bénéfice du transporteur (un an pour les transports maritimes et terrestres, deux ans pour les transports aériens). A défaut, l'assureur a le droit de diminuer l'indemnité du montant qu'il ne peut plus récupérer auprès du transporteur.



4- Le calcul de l'indemnité

Les assureurs remboursent, en fonction de la valeur d'assurance, les dommages matériels ou la perte consécutifs à un risque couvert et constatés par le commissaire d'avaries.

Si la marchandise peut être remise en état, l'assureur règle le coût de la réparation, sous réserve que celui-ci ne dépasse pas la valeur d'assurance.

En cas de perte ou d'avaries communes, le propriétaire d'une cargaison peut avoir l'obligation de régler une contribution calculée en fonction de la valeur de ses marchandises alors même que celles-ci arrivent en bon état. L'assureur intervient pour payer le montant de la contribution fixée par l'expert répartiteur ou le « dispatcheur » chargé d'établir le règlement.